MOTO MORINI

Fabbrica Italiana Motocicli S.p.A.

3 1/2

AVVERTENZE

1) *L'assistenza gratuita, viene prestata dalla Concessionaria che ha venduto il motociclo.*

2) *Per la normale manutenzione del motociclo attenersi al libretto di istruzione.*

ASSISTENZA GRATUITA

a 500 Km.

— Sostituzione olio (a pagamento l'importo dell'olio)
— Pulizia filtri
— Pulizia del carburatore
— Registrazione punterie
— Serraggio dadi testata e bulloneria telaio
— Registrazione frizione
— Registrazione freni

DATI TECNICI MODELLO SPORT

MOTORE

Bicilindrico 4 tempi.
V di 72° longitudinale con cilindri sfalsati di mm. 50 fronte marcia.
Alesaggio e corsa mm. 62 x 57 x 2
Rapporto di compressione 11 : 1
Cilindrata unitaria 172,08 cc.
Cilindrata totale 344,160 cc.
HP DIN 39 - Kw 28,7; HP SAE 41,7 - Kw 30,7 a 8500 n'
Regime limite di sfarfallamento max 9200 n'
Potenza specifica HP/L DIN 111,5 - HP/L SAE 119,3
Potenza fiscale CV 6
Coppia max Kgm. DIN 3,43-33,6 N.m.; Kgm. SAE 3,67-36 N.m.
Regime di coppia max 6300 n'
Generatore di corrente a volano magnete alternatore di 110 W 12 V con regolatore elettronico a ricarica totale.
Anticipo di accensione da 10° dopo il PMS a 35° prima del PMS, a regolazione elettronica.
Due carburatori Dellorto VHBZ 25 BS con filtro aria in comune.
Filtro olio a rete nella coppa motore.
Capacità della coppa motore litri 2,5.
Olio raccomandato Castrol GTX/2.
Per uso invernale utilizzare olio di gradazione 10-40 Tipo CASTROLITE o GTZ
Trasmissione primaria a ingranaggi elicoidali, rapporto 1:2,275.
Trasmissione secondaria a catena 5/8 x 3/8 pignone Z = 14.
Corona Z = 38 con parastrappi in gomma sul mozzo.
Candela grado termico = 225 scala BOSCH.
Per uso sportivo o lunghi tratti autostradali si consiglia l'uso di una candela di grado termico 240 scala BOSCH.

CAMBIO

In blocco a 6 velocità ad innesti rapidi.
Rapporti del cambio:
1ª Vel. 1 : 3,2 - 2ª Vel. 1 : 2,0 - 3ª Vel. 1 : 1,47
4ª Vel. 1 : 1,210 - 5ª Vel. 1 : 1,047 - 6ª Vel. 1 : 0,95

RUOTE

Integrali in lega.
Anteriore WM 2/1,85 con pneumatico 100/90 V x 18".
Posteriore WM 3/2,15 con pneumatico 3,50 H x 18".
Pressione di gonfiaggio.
Anteriore atm. 1,8 con una persona e 2 atm. con due persone.
Posteriore atm. 2 con una persona e 2,2 atm. con due persone.

FRENI

Anteriore a disco Ø 260 mm. a comando idraulico.
Posteriore a tamburo di mm. 180 x 35 a comando meccanico con perno sfilabile per il rapido smontaggio della ruota.

IMPIANTO ELETTRICO

Con batteria di 12 Volt e 15 A/h.
faro a tre luci di diametro mm. 150.

TELAIO

Tubolare a doppia culla continua.
Passo mm. 1385, lunghezza massima mm. 2085.
Peso a secco Kg. 157 - Serbatoio carburante capacità litri 14 - Riserva litri 2,5.

FASI DISTRIBUZIONE

Con gioco valvole registrate a mm. 1 (motore freddo) cilindro anteriore e posteriore:

apertura aspirazione	28° prima del PMS
chiusura aspirazione	55° dopo il PMI
apertura scarico	57° prima del PMI
chiusura scarico	25° dopo il PMS

PRESTAZIONI

Velocità max 175 Km/h - Consumo litri 4,3 x 100 Km. (CUNA).

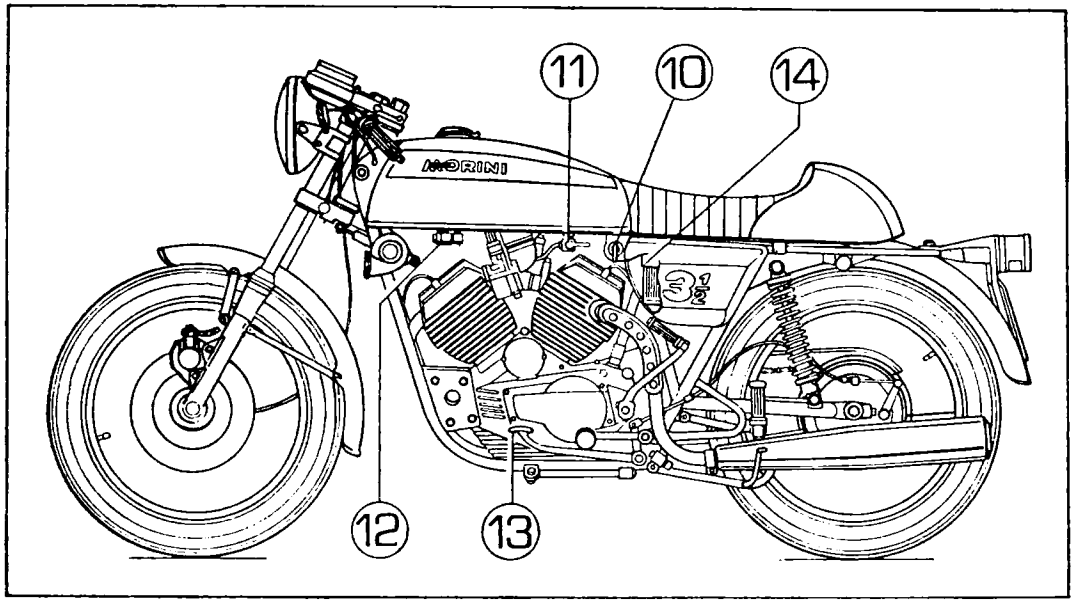


Fig. 1

1 COMANDO ACCELERATORE
2 COMANDO E REGISTRO FRENO A DISCO ANTERIORE
3 COMANDO E REGISTRO FRIZIONE
4 DEVIATORE LUCI E TROMBA
5 SPIA ROSSA - INDICATORI DI DIREZIONE
6 SPIA BLEU - ABBAGLIANTE
7 SPIA VERDE - LUCI INSERITE
8 COM. ARRESTO MOTORE (OFF)
9 COM. AVVIAMENTO MOTORE (START)
10 COMMUTATORE A CHIAVE
11 RUBINETTO RISERVA CARBURANTE
12 RUBINETTO ELETTROMAGNETICO CARBURANTE
13 COMANDO FRENO POSTERIORE
14 BATTERIA 12 V - 15 A/h.

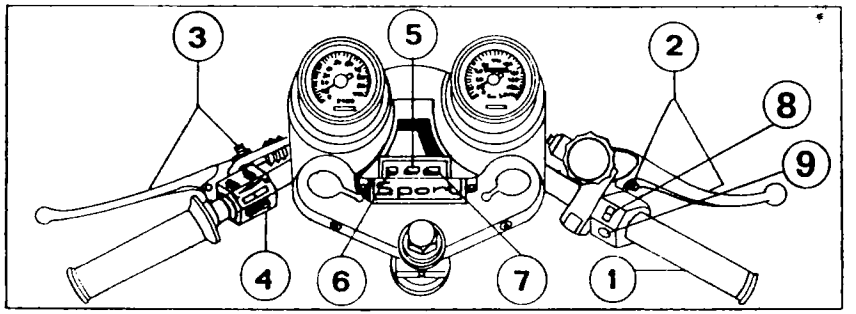
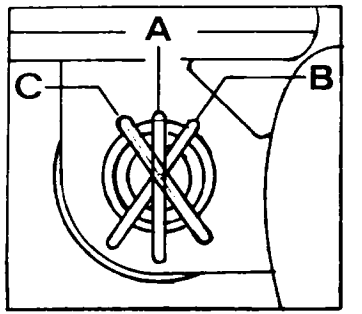


Fig. 2



PARTICOLARE 10

A - DISINSERITO

B - PARCHEGGIO

C - AVVIAMENTO INSERITO

Fig. 3

DATI TECNICI MODELLO STANDARD

MOTORE

Bicilindrico 4 tempi.
V di 72° longitudinale con cilindri sfalsati di mm. 50 fronte marcia.
Alesaggio e corsa mm. 62 x 57 x 2.
Rapporto di compressione 10 : 1.
Cilindrata unitaria 172,08 cc.
Cilindrata totale 344,160 cc.
HP DIN 35 - Kw 25,7; HP SAE 37,45 - Kw 27,5 a 8200 n'
Regime limite di sfarfallamento max 9200 n'
Potenza specifica HP/L DIN 100; HP/L SAE 107.
Potenza fiscale CV. 6.
Coppia max DIN Kgm. 3,28 - 32,17 N.m.SAE Kgm. 3,51 - 34,43 N.m.
Regime di coppia max 5900 n'
Generatore di corrente a volano magnete alternatore di 110 W. 12 V con regolatore elettronico a ricarica totale.
Anticipo di accensione da 10° dopo il PMS a 35° prima del PMS, a regolazione elettronica.
Due carburatori Dellorto VHBZ 25 BS con filtro aria in comune.
Filtro olio a rete nella coppa motore.
Capacità della coppa motore litri 2,5
Olio raccomandato Castrol GTX/2
Per uso invernale utilizzare olio di gradazione 10-40 Tipo CASTROLITE o GTZ
Trasmissione primaria a ingranaggi elicoidali, rapporto 1:2,275.
Trasmissione secondaria a catena 5/8 x 3/8 pignone Z = 14.
Corona Z = 38 con parastrappi in gomma sul mozzo.
Candela grado termico = 225 scala BOSCH
Per uso sportivo o lunghi tratti autostradali si consiglia l'uso di una candela di grado termico 240 scala BOSCH

CAMBIO

In blocco a 6 velocità, innesti rapidi.
Rapporti del cambio:
1ª Vel. 1 : 3,2 - 2ª Vel. 1 : 2,0 - 3ª Vel. 1 : 1,47
4ª Vel. 1 : 1,210 - 5ª Vel. 1 - 1,047 - 6ª Vel. 1 : 0,95

RUOTE

Integrali in lega.
Anteriore WM 2/1,85 con pneumatico 100/90 V x 18".
Posteriore WM 3/2,15 con pneumatico 3,50 H x 18".
Pressione di gonfiaggio:
Anteriore atm. 1,8 con una persona e 2 atm. con due persone.
Posteriore atm. 2 con una persona e 2,2 atm. con due persone.

FRENI

Anteriore a disco Ø 260 mm. a comando idraulico.
Posteriore a tamburo di mm. 180 x 35 a comando meccanico con perno sfilabile per il rapido smontaggio della ruota.

IMPIANTO ELETTRICO

Con batteria di 12 Volt e 15 A/h.
Faro a tre luci di diametro mm. 150.

TELAIO

Tubolare a doppia culla continua.
Passo mm. 1385; lunghezza massima mm. 2085.
Peso a secco Kg. 157 - Serbatoio carburante capacità litri 14 - Riserva litri 2,5.

FASI DISTRIBUZIONE

Con gioco valvole registrate a mm. 1 (motore freddo) cilindro anteriore e posteriore

apertura aspirazione	12° prima del PMS
chiusura aspirazione	42° dopo il PMI
apertura scarico	42° prima del PMI
chiusura scarico	12° dopo il PMS

PRESTAZIONI

Velocità max 166 Km/h - Consumo litri 4,3 x 100 Km. (CUNA).

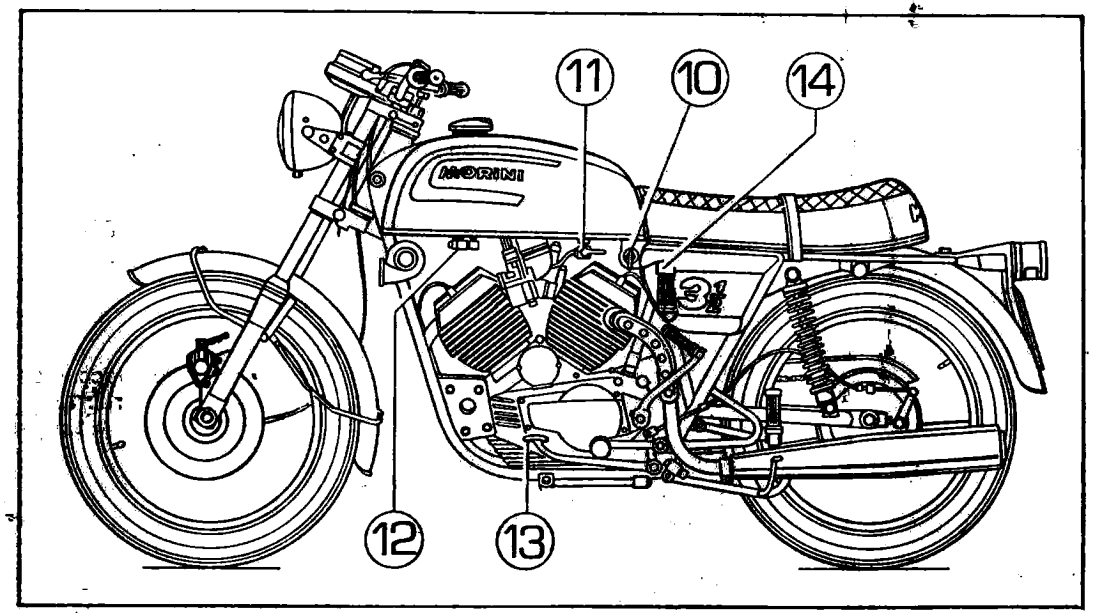


Fig. 1

1 COMANDO ACCELERATORE
2 COMANDO E REGISTRO FRENO A DISCO ANTERIORE
3 COMANDO E REGISTRO FRIZIONE
4 DEVIATORE LUCI E TROMBA
5 SPIA ROSSA - INDICATORI DI DIREZIONE
6 SPIA BLEU - ABBAGLIANTE
7 SPIA VERDE - LUCI INSERITE
8 COMANDO ARRESTO MOTORE (OFF)
9 COMANDO AVVIAMENTO MOTORE (START)
10 COMMUTATORE A CHIAVE
11 RUBINETTO RISERVA CARBURANTE
12 RUBINETTO, ELETTROMAGNETICO CARBURANTE
13 COMANDO FRENO POSTERIORE
14 BATTERIA 12 V 15 A/h

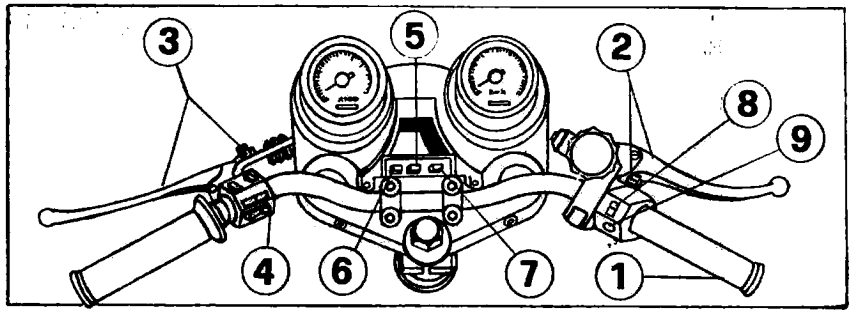
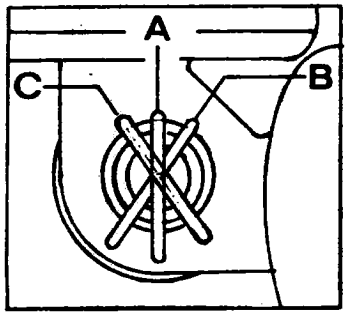


Fig. 2



PARTICOLARE 10

A - DISINSERITO

B - PARCHEGGIO

C - AVVIAMENTO INSERITO

Fig. 3

ISTRUZIONI PER IL RODAGGIO

Il primo periodo di funzionamento è determinante per il futuro rendimento e durata del motore, quindi si raccomanda di rispettare scrupolosamente le seguenti istruzioni.

AVVIAMENTO

1 - Inserire la chiavetta nell'interruttore di accensione e ruotarla fino al raggiungimento del primo scatto (fig. 3).
2 - Controllare che la posizione dell'interruttore arresto motore sia su « RUN ».
3 - A motore freddo sollevare la levetta dello « starter » di un solo carburatore, premere sul pulsante di avviamento (per facilitare l'avviamento è necessario aprire pochissimo l'acceleratore).
4 - Dopo che il motore è avviato lasciarlo ruotare per un poco di tempo al minimo in modo che l'olio entri in circolazione.
5 - Subito dopo l'avviamento ricordarsi di abbassare lo « starter ».
6 - Durante i primi 1500 Km non superare il regime di 6000 giri.
Dai 1500 Km ai 3000 Km non superare il regime di 6800 giri. Oltre i 3000 Km aumentare progressivamente con piccole puntate. (Per la manutenzione del mezzo durante il periodo del rodaggio vedere la tabella riassuntiva a pag. 13).

OPERAZIONI DA ESEGUIRE PER LA MANUTENZIONE ORDINARIA

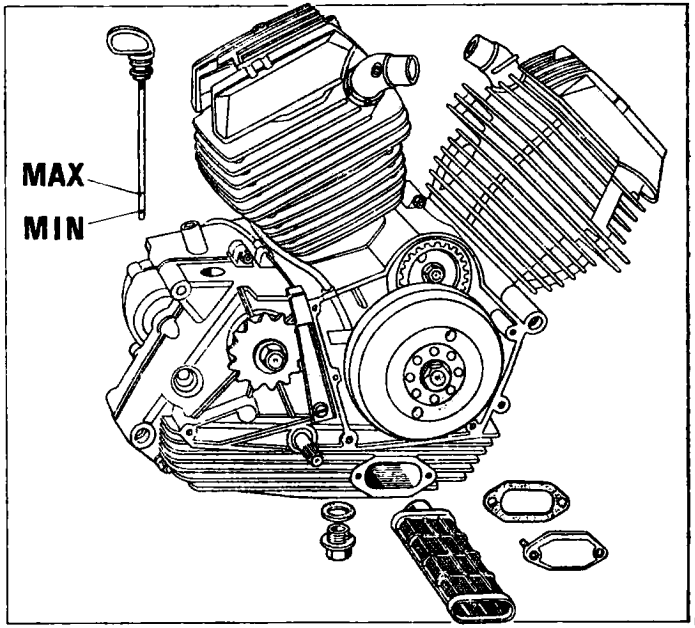
CAMBIO OLIO

Questa operazione va eseguita sempre a motore **caldo.**

1 - Togliere il tappo posto sotto il motore (fig. 4) e curare che scarichi la maggiore quantità d'olio possibile.
2 - Chiudere accuratamente il tappo, togliere l'asta a livello olio (fig. 4) e versare litri 2,5 di olio Castrol GTX/2 o di olio di gradazione 10-40 Tipo CASTROLITE o GTZ nella stagione fredda.
E' buona norma controllare periodicamente ogni mille chilometri il livello olio, curando che non scenda sotto il valore « MIN ».

PULIZIA FILTRO OLIO

1 - Togliere il coperchietto laterale (fig. 4).
2 - Estrarre il filtro e pulirlo accuratamente utilizzando l'aria compressa.
3 - **E' buona norma eseguire la pulizia del filtro ad ogni cambio olio.**



REGISTRAZIONE E MANUTENZIONE CATENA

1 - Allentare i dadi di fissaggio della ruota posteriore.
2 - Agire sui tiranti tendicatena in modo uniforme.
3 - Con la motocicletta sul cavalletto controllare la tensione della catena, servendosi di un'asta appoggiata al di sotto della catena stessa (fig. 5). A controllo avvenuto verificare l'allineamento delle ruote.

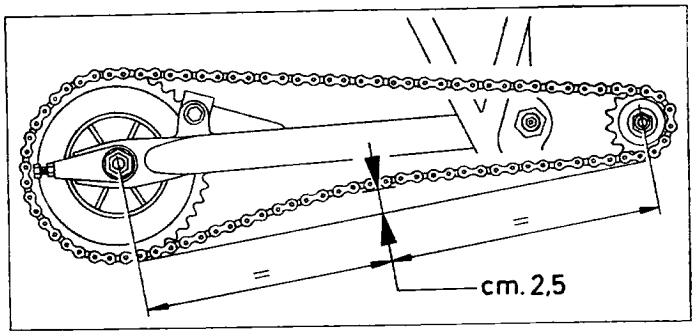


Fig. 5

LUBRIFICAZIONE CATENA

1 - Immergere la catena in un recipiente contenente trielina e lavarla accuratamente.
2 - Lubrificarla immergendola in una bacinella contenente olio Molykote Tipo MKL 32 riscaldato fino alla liquefazione in modo che penetri nei rulli della catena.
Oppure pulire con benzina e spruzzare con CASTROL « CHAIN LUBE ».

REGISTRAZIONE FRIZIONE

1 - Agire sul registro posto sulla leva comando frizione sul manubrio; quando ciò non dovesse essere sufficiente agire sul perno della leva posta sul carter motore.
Detta registrazione si esegue agendo sull'apposito registro (fig. 6) si raccomanda di rispettare la distanza fra la leva e il piano del carter che deve essere di mm. 15.

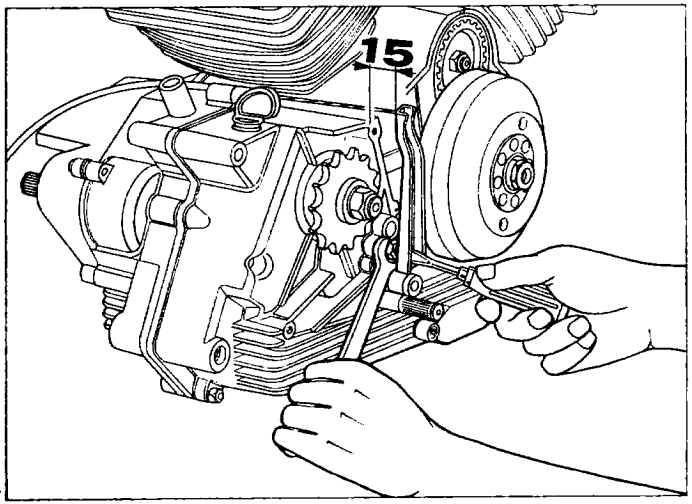


Fig. 6

REGISTRAZIONE FRENI

La registrazione dei freni si rende necessaria quando la corsa a vuoto sulle leve comando freni diventa eccessiva.
Agire sui registri posti sulle leve (manubrio e pedale) quando ciò non fosse ancora sufficiente, per il freno posteriore agire sui registri posti sul mozzo, per il freno anteriore ripristinare il livello olio nella vaschetta.

VERIFICA DELLO STATO DI USURA DELLE PASTIGLIE - Per verificare che le pastiglie siano efficienti occorre controllare che sul disco appaia un segno circolare; quando il segno scompare sostituire le pastiglie.
Controllare il livello dell'olio nella vaschetta aggiungendo se necessario olio Castrol Disck Brake Fluid.

SOSTITUZIONE OLIO FORCELLA

1 - Svitare i tappi (superiore e inferiore).

2 - Premere a fondo alcune volte affinché si svuotino completamente gli steli.

3 - Chiudere il tappo inferiore e riempire ogni stelo con 180 gr. di olio CASTROL TQF o equivalente. cc 210 CIAO R

REGISTRAZIONE PUNTERIE ,operazione da eseguire a motore freddo)

Gioco di funzionamento aspirazione e scarico mm. 0,10

1 - Togliere il coperchio protezione volano magnete.

Registrazione cilindro anteriore (n. 1) (fig. 7).

1 - Azzerare la freccia sul volano marcata PMS1 con riferimento il centro del rocchetto di distribuzione (fig. 8).

2 - Procedere alla registrazione delle punterie del cilindro anteriore (n. 1).

Registrazione cilindro posteriore (n. 2) (fig. 9).

1 - Azzerare la freccia marcata PMS2 ruotando il volano con riferimento il centro del rocchetto di distribuzione (fig. 10).

2 - Procedere alla registrazione delle punterie del cilindro posteriore (n. 2).

N.B.: Per un eventuale smontaggio delle aste punterie fare attenzione alla lunghezza, essendo le aste anteriori più corte di circa mm. 2 rispetto a quelle posteriori.

CILINDRO ANTERIORE (N. 1)

Fig. 7

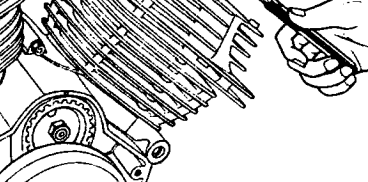


Fig. 8

CILINDRO POSTERIORE (N. 2)

Fig. 9

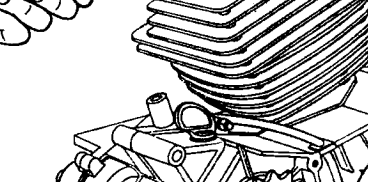
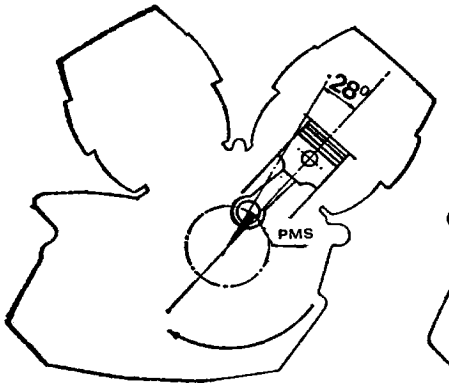


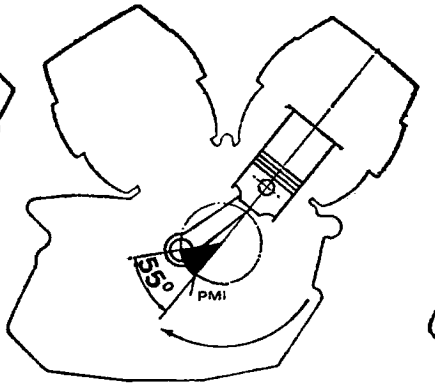
Fig. 10

FASI DISTRIBUZIONE CON GIOCO VALVOLE REGISTRATE A mm 1 (MOTORE FREDDO) MOTORE SPORT

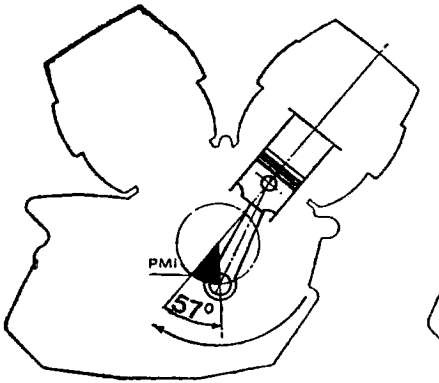
CILINDRO ANTERIORE N. 1



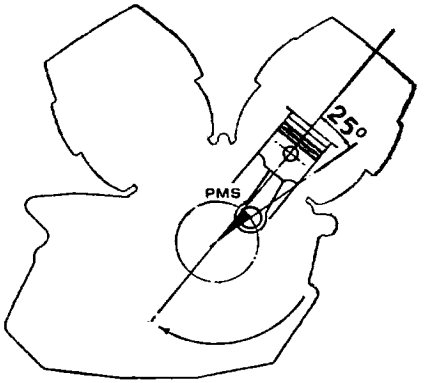
Apertura aspirazione



Chiusura aspirazione

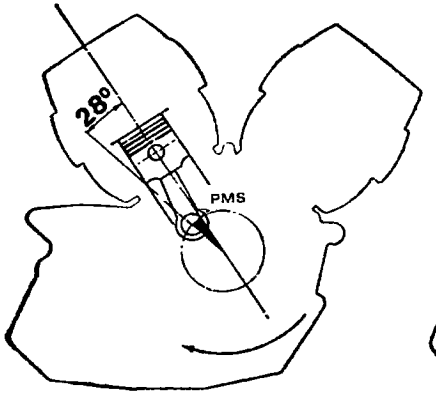


Apertura scarico

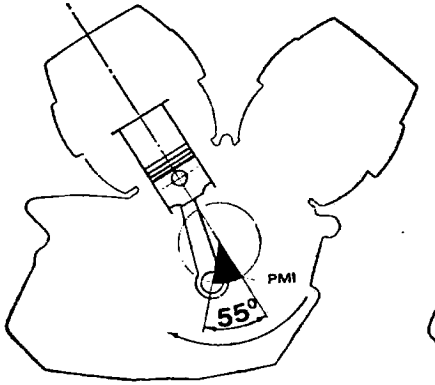


Chiusura scarico

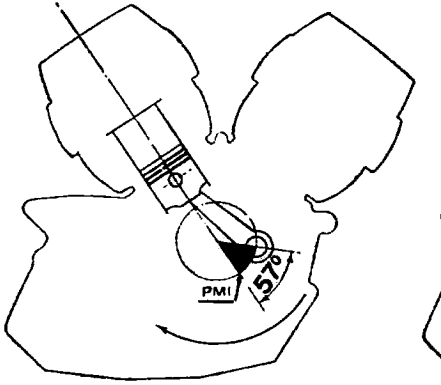
CILINDRO POSTERIORE N. 2



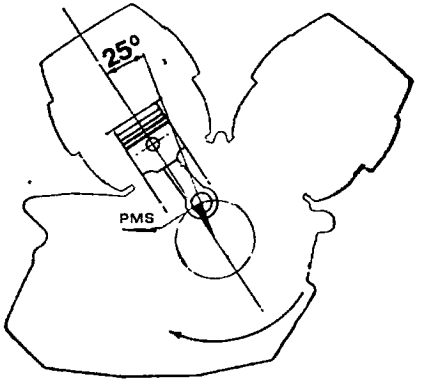
Apertura aspirazione



Chiusura aspirazione



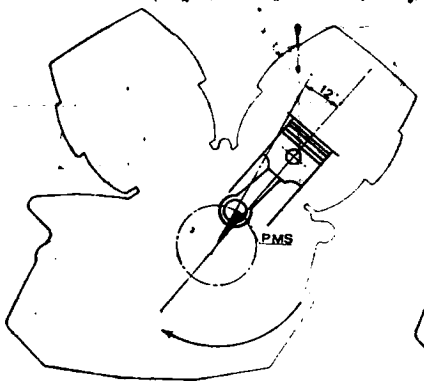
Apertura scarico



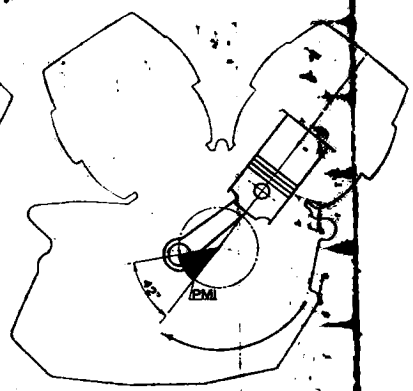
Chiusura scarico

FASI DISTRIBUZIONE CON GIOCO VALVOLE REGISTRATE A mm 1 (MOTORE FREDDO) MOTORE STANDARD

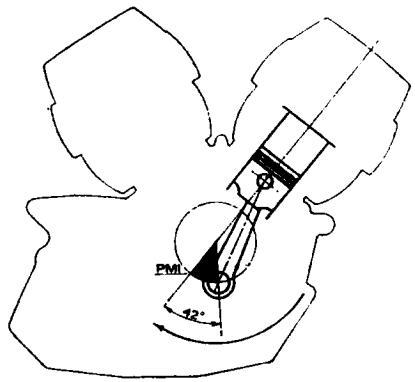
CILINDRO ANTERIORE N. 1



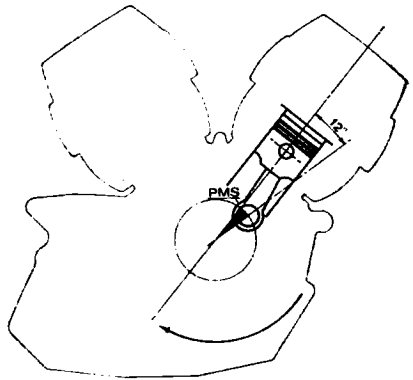
Apertura aspirazione



Chiusura aspirazione

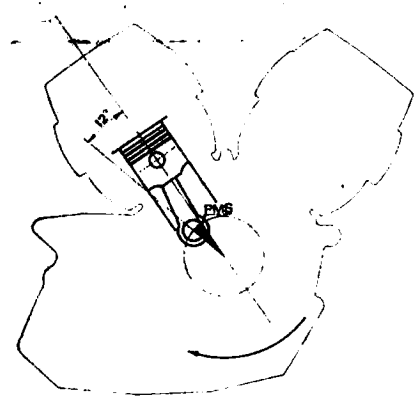


Apertura scarico

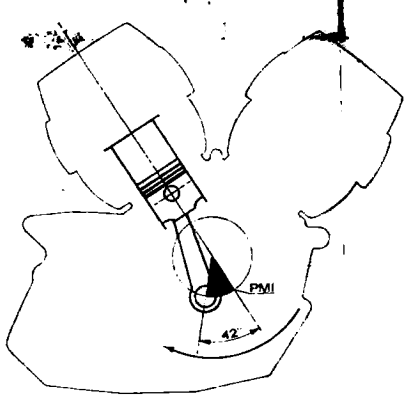


Chiusura scarico

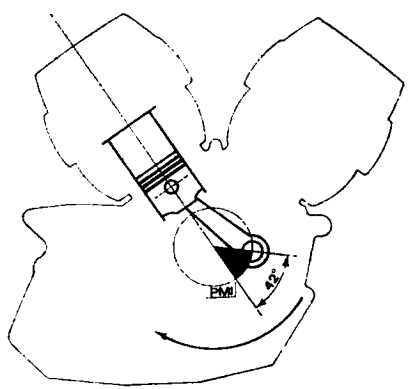
CILINDRO POSTERIORE N. 2



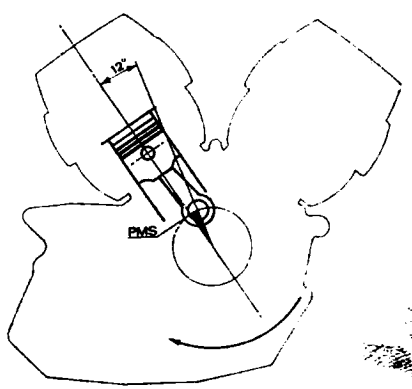
Apertura aspirazione



Chiusura aspirazione



Apertura scarico



Chiusura scarico

IMPORTANTE

COPPIE DI SERRAGGIO (con chiave dinamometrica).

VITE o DADO	TARATURA Kgm
DADI SERRAGGIO BIELLE	3,00
DADI SERRAGGIO TESTE	2,3
DADO SERRAGGIO VOLANO	6,5
DADI CASTELLETTI BILANCIERI	1,2 ÷ 1,3

Rapporti di demoltiplicazione		
	(14)	(13)
I	0,0506	0,0469
II	0,0809	0,0751
III	0,1101	0,1022
IV	0,1338	0,1242
V	0,1546	0,1436
VI	0,1704	0,1582
	PIGNONE 14	PIGNONE 13

N.B. - Il giusto serraggio dei dadi citati in tabella è fondamentale per il corretto montaggio e per il buon funzionamento del motore. Si raccomanda quindi di attenersi scrupolosamente ai valori indicati e di controllare frequentemente la taratura della chiave dinamometrica. I suddetti dati sono validi, con filettatura, umida di olio.

CONTROLLO FASE MOTORE

Il controllo fase motore si esegue soltanto se si sostituiscono i seguenti pezzi:
Albero motore, rocchetti distribuzione, asse a camme. Il controllo si esegue utilizzando un gioco punterie di mm. 1.

1 - Registrare le valvole procedendo come indicato a pag. 7.
2 - Portare il cilindro n. 1 (anteriore) in posizione di incrocio valvole (PMS 1).
3 - Montare ed azzerare un goniometro (al PMS 1).
4 - Ruotare in senso orario fino al raggiungimento dell'inizio apertura aspirazione.
5 - Controllare che l'angolo risultante sul goniometro sia ± 3° da quello stabilito (pag. 6).
6 - Quando detto angolo è fuori tolleranza è necessario agire sul rocchetto piccolo comando distribuzione, ruotandolo in modo da trovare la tacca in fase che permetta l'introduzione del rocchetto stesso e stampigliare i nuovi riferimenti come Fig. 11.

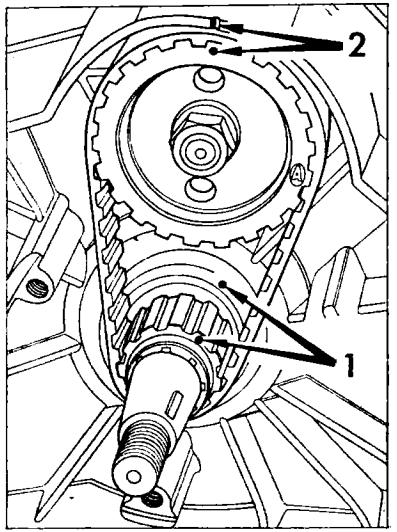


Fig. 11

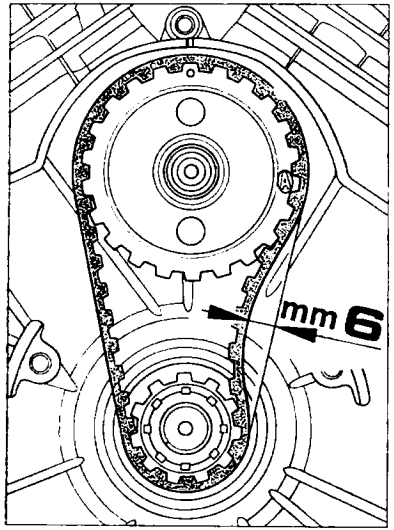


Fig. 12

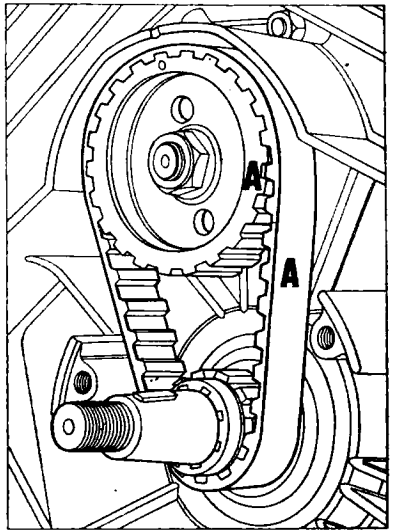


Fig. 13

CONTROLLO CINGHIA DENTATA DISTRIBUZIONE

E' buona norma controllare periodicamente circa ogni 8000 Km la tensione della cinghietta, e al raggiungimento dei 20000 Km procedere alla sostituzione.

Controllo tensione cinghia dentata (fig. 12):

1 - Smontare il gruppo volano magnete.
2 - Appoggiare un righetto sulle 2 puleggie e controllare con uno spessore la quota di tangenza, qualora questa fosse superiore a mm. 6 procedere alla sostituzione della cinghia.

SOSTITUZIONE CINGHIA DENTATA DISTRIBUZIONE

1 - Orientare i 2 riferimenti sui rocchetti come (fig. 11); procedere all'estrazione del rocchetto utilizzando l'anello seeger come aggancio; sostituire la cinghia **controllando che la lettera stampigliata sul rocchetto grande corrisponde a quella scritta sulla cinghia vedi (fig. 13)**; introdurre unitamente cinghia e rocchetti infilando il rocchetto piccolo con la tacca in fase alla chiavetta (fig. 11).
2 - **Controllare a montaggio ultimato i riferimenti della fase distribuzione** (punti 1 e 2 - fig. 11).

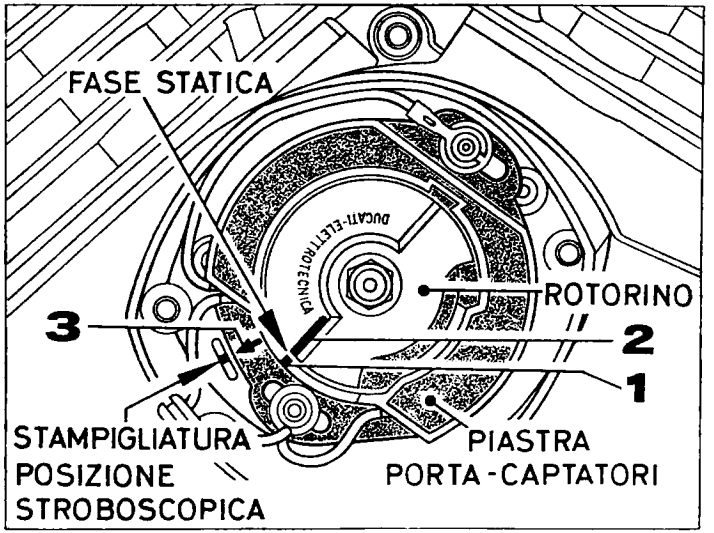


Fig. 14

CONTROLLO DINAMICO ANTICIPO ACCENSIONE ELETTRONICA

1 - Collegare la presa d'impulso della pistola stroboscopica al cavo candela del cilindro anteriore (n. 1).

2 - Avviare il motore portandolo ad un regime **di 6000 giri.**

3 - Controllare con la luce della pistola stroboscopica la fase dei riferimenti sul volano (fig. 15). Qualora la freccia sul volano non corrisponda alla tacca sul carter agire sulla piastrina porta captatori con piccoli spostamenti (fig. 14).

4 - Ad azzeramento avvenuto, stampigliare sulla tacca del coperchio in direzione della freccia (punto 3) posta sulla piastrina captatori, il nuovo riferimento (fig. 14).

CONTROLLO STATICO FASE ANTICIPO ACCENSIONE ELETTRONICA

Questo controllo si esegue durante il montaggio totale o parziale del motore.

1 - Ruotare l'albero motore fino che la tacca sul volano indicata con ANT. 1 sia in corrispondenza con il centro del rocchetto di distribuzione (fig. 8).

2 - Agire sulla piastra porta captatori ruotandola fino a porre la tacca sulla piastra (punto 1) in corrispondenza di quella sul rotorino (punto 2) (fig. 14) poi fissare la piastra.

Terminata la fase statica si consiglia sempre di eseguire il controllo con pistola stroboscopica.

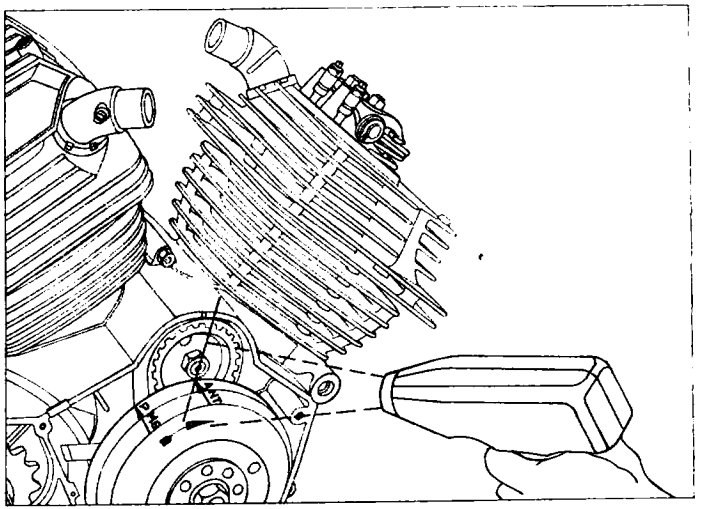


Fig. 15

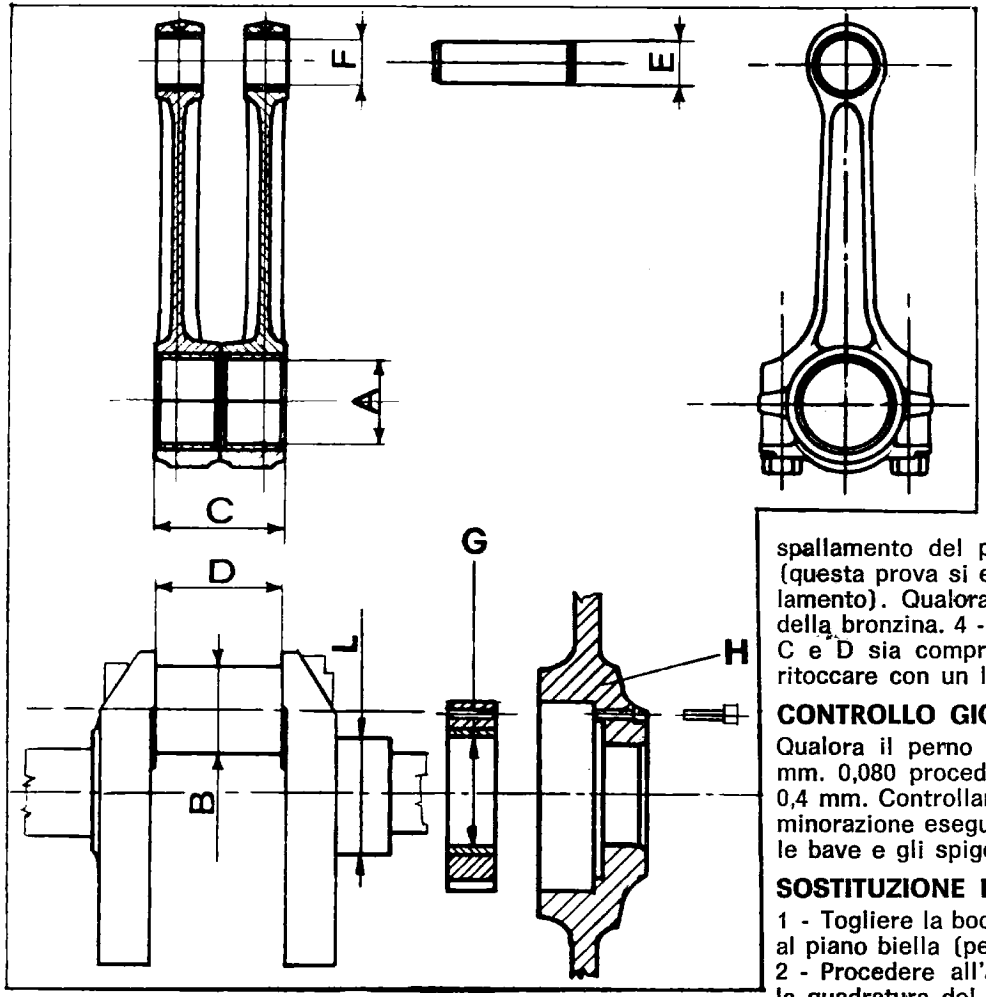


Fig. 16

REVISIONE MOTORE

ALBERO MOTORE

CONTROLLO GIOCO PERNO BIELLA

Qualora il perno fosse usurato, o il gioco tra A e B (fig. 16) superasse mm. 0,080 procedere alla rettifica del perno.
Minorazioni consentite mm. 0,2 e 0,4. E' opportuno dopo rettifica togliere le bave e gli spigoli vivi sui fori olio.

MONTAGGIO BIELLA

1 - Controllare che la maggiorazione incisa sul retro della bronzina corrisponda alla minorazione eseguita sull'albero, il gioco di montaggio tra A e B deve essere compreso tra mm. 0,025 e mm. 0,056. Per eseguire questo controllo è necessario bloccare biella e cappello con chiave dinamometrica tarata a Kgm. 3 e controllare che la differenza tra A e B rispetti la tolleranza. 2 - Montare le bielle sull'albero motore rispettando la posizione indicata a fig. 16. 3 - Controllare che il raggio sullo spallamento del perno biella non tocchi contro lo spigolo della bronzina (questa prova si esegue bloccando la biella e appoggiandola contro lo spallamento). Qualora ciò si verificasse è necessario raschiettare lo spigolo della bronzina. 4 - Controllare che il gioco laterale totale tra gli spallamenti C e D sia compreso tra mm. 0,3 e mm. 0,4 (se il gioco fosse inferiore ritoccare con un lapidello i piani delle bronzine).

CONTROLLO GIOCO BOCCOLA DI BANCO

Qualora il perno di banco fosse usurato o il gioco tra G e L superasse mm. 0,080 procedere alla rettifica del perno. Minorazioni consentite 0,2 e 0,4 mm. Controllare che la maggiorazione incisa sull'anello corrisponda alla minorazione eseguita sul perno di banco. E' opportuno dopo rettifica togliere le bave e gli spigoli vivi sui fori olio.

SOSTITUZIONE BOCCOLA SPINOTTO

1 - Togliere la boccola usurata e introdurre quella nuova perpendicolarmente al piano biella (per fare ciò occorre una piccola pressa).
2 - Procedere all'alesatura curando scrupolosamente la perpendicolarità e la quadratura del foro F.
3 - Gioco tra foro F e spinotto E mm. 0,02 - 0,035 (fig. 16) (lo spinotto lubrificato deve cadere lentamente).

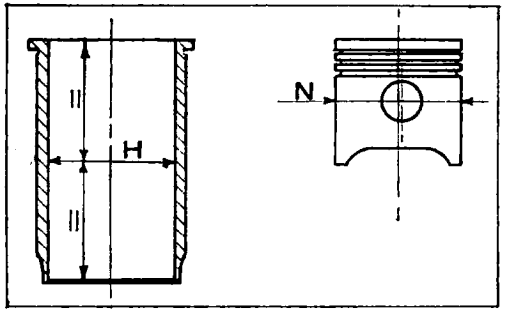


Fig. 17

CANNE E PISTONI

Per controllare il gioco tra canna e pistoni è necessario munirsi di un micrometro e di un comparatore e procedere nel seguente modo.
1 - Rilevare il Ø N del pistone sull'asse dello spinotto (fig. 17); azzerare il comparatore alla misura letta; introdurre il comparatore nella canna in posizione H e rilevare il gioco.
Il gioco max consentito è di mm. 0.10-0.12. oltre occorre passare alla maggiorazione successiva. 2 - Maggiorazioni consentite mm. 0,2-0,4-0,6.
Gioco di funzionamento a montaggio nuovo mm. 0,050.
Controllare a segmento montato che nel taglio vi sia un gioco di mm. 0,15-0,25.

NORME COMUNI DI MONTAGGIO CANNE PISTONI SEGMENTI

Evitare durante il montaggio di invertire la posizione originale e l'orientamento dei pistoni; il montaggio si esegue come (fig. 19).

MONTAGGIO SEGMENTI PISTONE ANTERIORE

1 - Segmento superiore ACK Ø 62 x 1,5 x 2,8.
2 - Segmento medio ROS Bisellato Ø 62 x 2 x 2,8.
3 - Segmento lubrificatore ROF Ø 62 x 3 x 2 **con molletta di spinta** (fig. 18).

MONTAGGIO SEGMENTI PISTONE POSTERIORE

1 - Segmento superiore ACK Ø 62 x 1,5 x 2,8.
2 - Segmento medio ROS Bisellato Ø 62 x 2 x 2,8.
3 - Segmento lubrificatore ROF Ø 62 x 3 x 2,8 **senza molletta di spinta** (fig. 18).

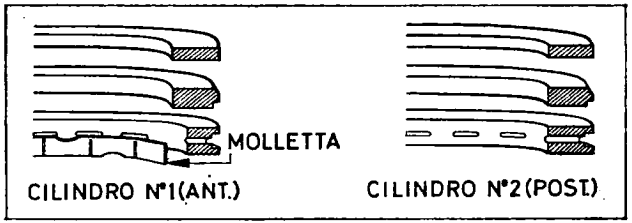


Fig. 18

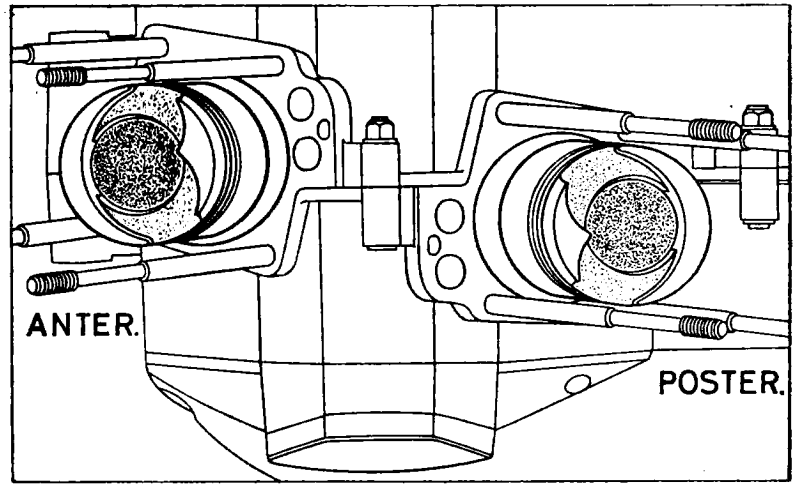


Fig. 19

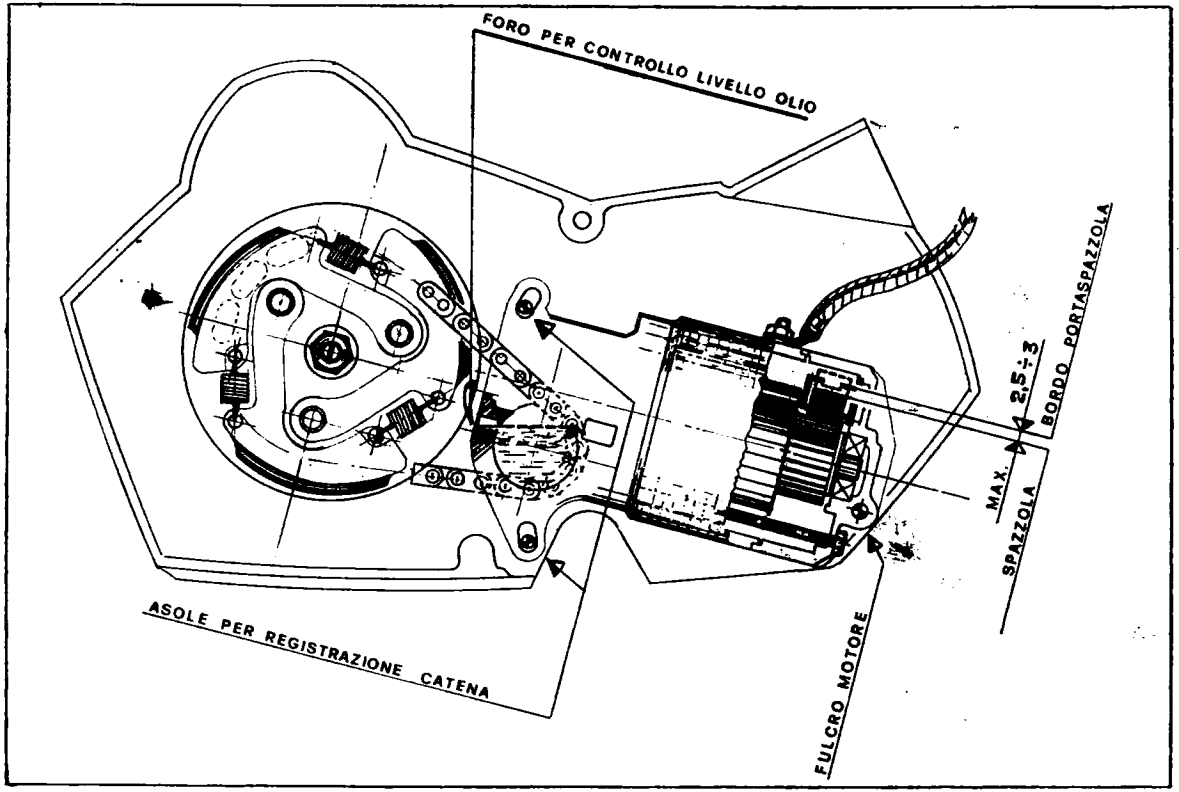


Fig. 20

AVVERTENZE E MANUTENZIONE

1) **Controllo livello olio** (ogni 8000 Km).
Per controllare il livello dell'olio occorre smontare il motorino elettrico, porlo su un piano, svitare la vite di chiusura del foro ed accertarsi che il lubrificante sfiori il suddetto foro (vedi fig. 20); in caso contrario rabboccare fino a provocare la fuoriuscita dell'olio.
N.B.: Usare olio ad alta viscosita S.A.E. 90.

2) **Controllo usura spazzole**
Controllare che la distanza fra le spazzole e il borbo superiore del portaspazzole non superi quella indicata in fig. 20 di mm 2,5 ÷ 3 in caso contrario provvedere alla sostituzione delle spazzole.

3) **Controllo massette**
Nella eventualità che si avvertisse il motorino girare a vuoto occorre controllare che la superficie delle massette non sia sporca d'olio nel caso lo fosse sgrassare con trielina le superfici di attrito delle massette. Ove ciò non bastasse ripristinare la superficie con una leggera passata di tela smeriglio.

4) **Registrazione tensione catena**
Infilare la vite fucro motore, allentare le viti delle asole di registrazione (vedi fig. 20) e registrare fino a ristabilire una tensione adeguata.

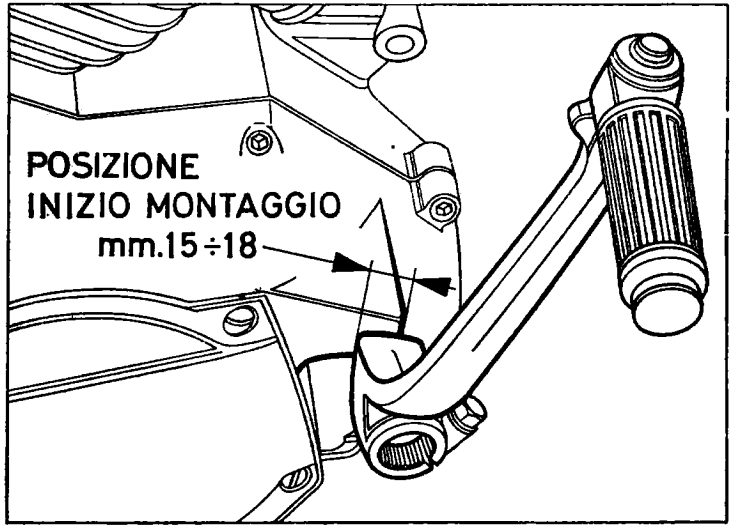
MONTAGGIO AVVIAMENTO A PEDALE

1 - Appoggiare il rocchetto comando ingranaggio contro il piattello e ruotare in senso antiorario fino a quando il rocchetto si arresti con il fermo della camma contro il piattello.

2 - Collegare la molla al perno piattello ruotandola in senso antiorario.

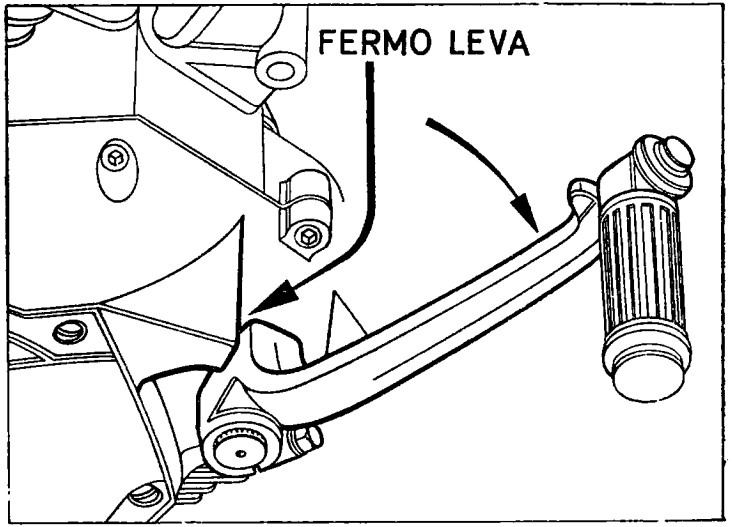
3 - Dopo la chiusura del coperchio montare la leva dell'avviamento in modo che il fermo corsa di ritorno sia fatto dalla leva contro il coperchio carter e non dal dentino sulla camma del rocchetto.

Fig. 21



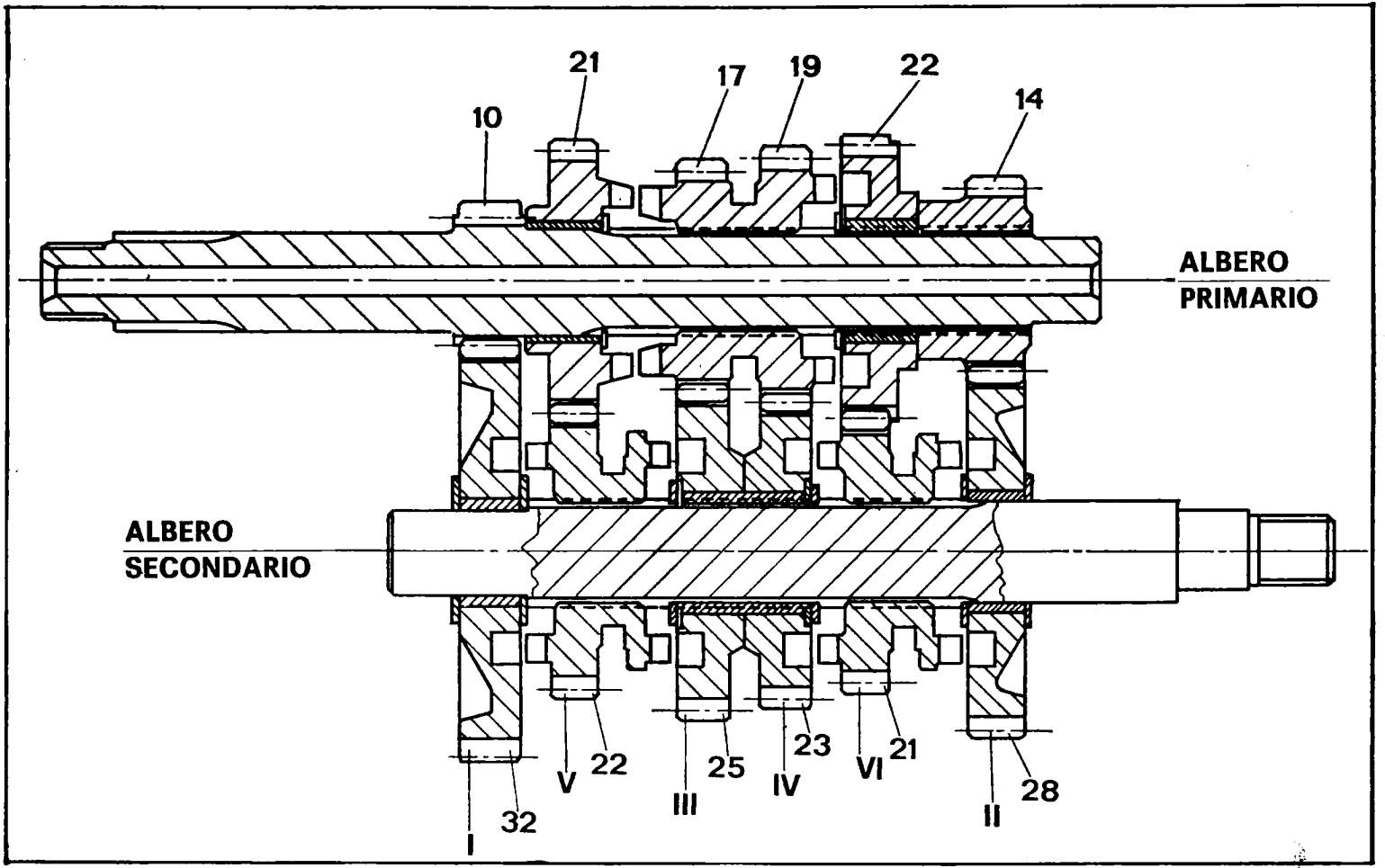
1 - Montare la leva rispettando la quota mm 15 ÷ 18 come in figura.

Fig. 22



2 - Ruotare la leva poi introdurla a fondo.

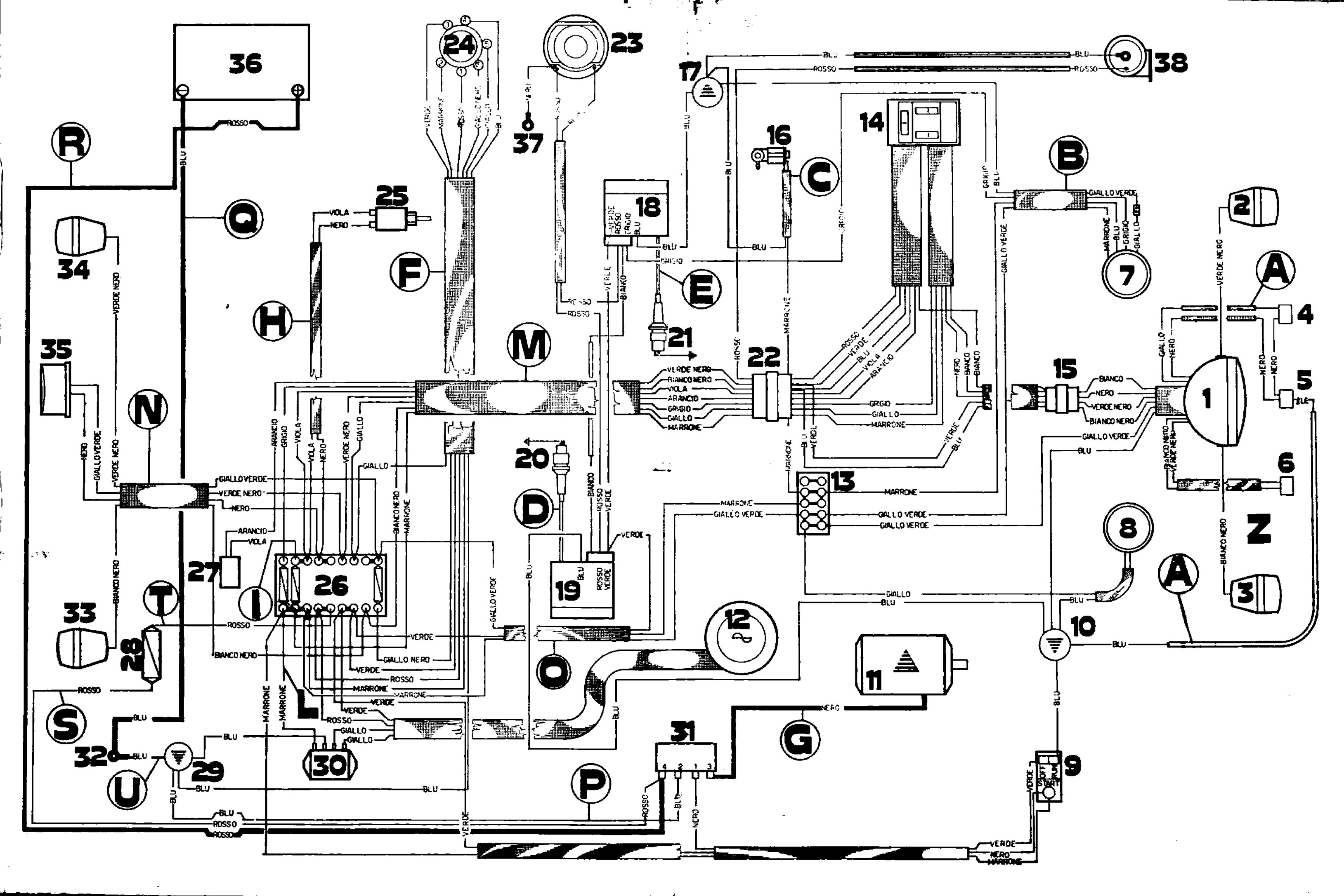
SCHEMA MONTAGGIO CAMBIO



OPERAZIONI DA ESEGUIRE DURANTE IL PERIODO DI RODAGGIO		
SOSTITUZIONE OLIO E PULIZIA FILTRO CONTROLLO DADI FISSAGGIO TESTA (taratura chiave Kgm. 2,3) REGISTRAZIONE PUNTERIE VALVOLE (gioco aspirazione e scarico mm. 0,1) CONTROLLO SERRAGGIO VITI MOTORE E GHIERE TUBI SCARICO	500 Km.	Pag. 5 Pag. 10 Pag. 7
SOSTITUZIONE OLIO E PULIZIA FILTRO CONTROLLO E REGISTRAZIONE PUNTERIE VALVOLE CONTROLLO CON PISTOLA STROBOSCOPICA ANTICIPO ACCENSIONE CONTROLLO SERRAGGIO VITI MOTORE E GHIERE TUBI SCARICO	2000 Km.	Pag. 5 Pag. 7 Pag. 12

OPERAZIONI PERIODICHE DI MANUTENZIONE ORDINARIA		
CONTROLLO LIVELLO OLIO CONTROLLO E LUBRIFICAZIONE CATENA CONTROLLO PRESSIONE PNEUMATICI	1000 Km.	Pag. 5 Pag. 6 Pag. 1-3
CAMBIO OLIO CONTROLLO GIOCO PUNTERIE (ogni 3000 Km.) PULIZIA FILTRO OLIO REGISTRAZIONE E LUBRIFICAZIONE CAVI FRIZIONE TACHIMETRO CAMBIARE I FILTRI ARIA (ogni 6000 Km. in strade non polverose) LAVAGGIO E REGISTRAZIONE CARBURATORI (ogni 2000 Km. nella stagione fredda) SOSTITUZIONE CANDELE (ogni 5000 Km.)	4000 Km.	Pag. 5 Pag. 7
CONTROLLO GIOCO CINGHIA DENTATA DISTRIBUZIONE CONTROLLO MASSETTE AVVIAMENTO ELETTRICO CONTROLLO SPAZZOLE MOTORINO ELETTRICO CONTROLLO LIVELLO OLIO AVVIAMENTO ELETTRICO CONTROLLO TENSIONE CATENA AVVIAMENTO ELETTRICO CONTROLLO PASTIGLIE FRENO	8000 Km.	Pag. 11 Pag. 15 Pag. 6
SOSTITUZIONE CINGHIA DENTATA (ogni 20.000 Km. o dopo 3 anni). CONTROLLO E INGRASSAGGIO CUSCINETTI MOZZI RUOTE	20000 Km.	Pag. 11

RIFORNIMENTO litri 14 BENZINA 98-100 N.O.; litri 2,5 Olio Castrol GTX o 10-40 tipo CASTROLITE o GTZ nella stagione fredda (vedi pag. 1).
Si raccomanda di non percorrere discese con motore spento e cambio in folle poiché non funzionando la pompa olio mancherebbe la lubrificazione agli organi di trasmissione.



36
24
23
38
17
14
16
18
25
R
Q
F
C
B
2
34
E
H
37
21
22
M
A
4
5
7
35
N
1
15
20
6
D
13
Z
8
3
33
T
27
I
26
19
12
10
28
O
11
A
S
32
U
29
30
31
G
P
9
L
ROSSO
BLU
VIOLA
NERO
VERDE
MARRONE
GRIGIO
GIALLO VERDE
BIANCO
BIANCO NERO
VERDE NERO
GIALLO
ARANCIO
GIALLO NERO
OFF
RUN
START

LEGENDA

1 Faro anteriore
2 Freccia anteriore destra
3 Freccia anteriore sinistra
4 Spia verde luci inserite
5 Spia blu abbaglianti
6 Spia rossa freccie
7 Contagiri
8 Tachimetro contachilometri
9 Comando avviamento e arresto motore
10 Massa
11 Motorino elettrico avviamento
12 Volano magnete
13 Mosettiera
14 Comandi al manubrio
15 Connettore piccolo
16 Rubinetto elettrico carburante
17 Massa
18 Trasduttore cilindro n. 1
19 Trasduttore cilindro n. 2
20 Candela cilindro n. 2
21 Candela cilindro n. 1
22 Connettore grande
23 Captatore
24 Commutatore a chiave
25 Interruttore stop
26 Scatola porta fusibili
27 Intermittenza
28 Fusibile generale
29 Massa
30 Regolatore
31 Relais avviamento
32 Massa motore
33 Freccia posteriore destra
34 Freccia posteriore sinistra
35 Luce posteriore
36 Batteria
37 Massa captatore
38 Avvisatore acustico

PIGNONE 13 Kmh	GIRI x 100	PIGNONE 14 Kmh	
18,716	10	20,155	
37,4	20	40,3	
56,1	30	60,4	↖ VEL. MIN.
65,5	35	70,5	
74,8	40	80,6	
84,2	45	90,6	
93,5	50	100,7	
102,9	55	110,8	
112,2	60	120,9	
121,6	65	131,0	
131,0	70	141,0	
140,3	75	151,1	
149,7	80	161,2	VEL. MAX (EFFETTIVA)
153,4	82	165,2	↖ VEL. MAX (TEORICA)
172,1	92	185,4	POS. ABBAS.

Kmh 100

P. 13 5350 G.

P. 14 5'000 G

C. 40 5'200 G.

PIGNONE 14

CORONA 40

1000 G. = Km. 19,24

Giri x 100	Km h
30	57,72
40	76,96
45	86,58
50	96,20
55	105,82
60	115,44
70	134,68
80	153,92
82	157,76